



Provincia di Ravenna

SERVIZIO : TERRITORIO

RELAZIONE ISTRUTTORIA

COMUNE DI RAVENNA

OGGETTO: PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO, PGTU, DEL COMUNE DI RAVENNA - ADEMPIMENTI AI SENSI DELL'ART. 34 DELLA L.R. 20/2000. VALUTAZIONE AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART. 5 DELLA L.R. 20/2000.

Adottato con Deliberazioni del Consiglio Comunale di Ravenna n. 57/86919 del 11.06.2015

IL SERVIZIO TERRITORIO

VISTI :

- La L.R. 2 ottobre 1998 n. 30 e ss. mm. e ii. "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale" che dispone: *I piani di settore di livello comunale seguono le procedure di approvazione di cui all'articolo 34 della legge regionale n. 20 del 2000 e possono apportare modifiche o integrazioni, relativamente alle infrastrutture per la mobilità previste dal piano operativo comunale, ai sensi dell'articolo 30 della medesima legge regionale n. 20 del 2000.*
- la L.R. 24 marzo 2000, n. 20 e s.m.i. "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio", che all'art. 34 prevede che contemporaneamente al deposito, lo strumento urbanistico venga trasmesso alla Provincia la quale, entro il termine perentorio di sessanta giorni dalla data di ricevimento, può formulare riserve relativamente a previsioni di piano che contrastino con i contenuti del PSC o con le prescrizioni di piani sopravvenuti di livello territoriale superiore;
- il D.Lgs. 3 aprile 2006, n.152, recante norme in materia ambientale";
- l'art. 5 della L.R. 20/2000 e s.m.i. "Valutazione di sostenibilità e monitoraggio dei piani";
- la Direttiva approvata dalla Giunta Regionale dell' Emilia Romagna con delibera n. 2170/2015 del 21.12.2015 avente ad oggetto *"Direttiva per lo svolgimento di funzioni in materia di VAS, VIA, AIA ed AUA in attuazione della L.R. 13 del 2015"*;
- la nota del Comune di Ravenna del 7 luglio 2015 assunta agli atti della Provincia in data 8 luglio 2015 con P.G. n. 2015/0060946 con la quale sono stati trasmessi gli elaborati del Piano in oggetto adottato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 57/86919 dell' 11 giugno 2015;
- la nota del Servizio scrivente del 4 agosto 2015, PG 2015/0067027, con la quale si chiedeva documentazione integrativa;
- la nota del Comune di Ravenna del 21 novembre 2015 assunta agli atti della Provincia con P.G. n.2015/0090377, con la quale è stata trasmessa la documentazione integrativa richiesta;
- la nota del Servizio Territorio della Provincia di Ravenna del 19.01.2016, PG 1474, con la quale sono stati trasmessi all' ARPAE - SAC di Ravenna gli elaborati del Piano in oggetto al fine di richiederne l'esame istruttorio ai fini VAS, così come previsto dalla *"Direttiva per lo svolgimento di funzioni in materia di VAS, VIA, AIA ed AUA in attuazione della L.R. 13 del 2015"*;
- la nota di ARPAE - SAC di Ravenna del 02.02.2016 PG. 2016/3277 con la quale è stato trasmesso alla Provincia il referto istruttorio istruttorio ai fini VAS;

PREMESSO:

- CHE il Comune di Ravenna è dotato di Piano Strutturale Comunale approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 25/2007 del 25 febbraio 2007;
 - CHE il Comune di Ravenna ha approvato il Regolamento Urbanistico Edilizio con deliberazione del Consiglio Comunale n. 77035/133 del 28.07.2009;
-
-

- CHE il Comune di Ravenna ha adottato una variante al n. 103054/79 del 21/07/2015, è stata adottata la Variante 2015 di adeguamento e semplificazione del RUE con deliberazione del Consiglio Comunale n. 103054/79 del 21/07/2015;
- CHE il Comune di Ravenna è dotato di POC 2010-2015 approvato dal C.C. con delibera N. 23970/37 del 10/03/2011.
- CHE il Comune di Ravenna è dotato di PGU approvato dal C.C. con delibera N. 8560/10 del 22/01/2009.
- CHE lo strumento urbanistico in esame risulta completo e regolare sotto il profilo tecnico ed amministrativo;

CONSTATATO:

Il presente strumento riguarda l'aggiornamento del PGU 2007, che si pone tra gli obiettivi quello di riordinare il sistema di accessibilità al centro storico riarticolandone, per qualità e quantità, l'offerta. Partendo dal *"Modello generale di accessibilità finalizzato alla tutela ambientale della città"* definito nel PGU 2007, lo strumento in oggetto si propone di migliorare ulteriormente il rapporto tra tipologie dei parcheggi e finalità cui sono destinati. Inoltre persegue il miglioramento del modello estendendo il campo di attenzione anche alla transitabilità delle strade al fine di ottenere un efficace strumento di orientamento della domanda con l'obiettivo di sostenere il travaso modale per gli spostamenti medio - brevi in coerenza con il Piano Particolareggiato della Mobilità Ciclistica e della classificazione della rete. Un nuovo e più incisivo *"Modello Generale di accessibilità finalizzato alla tutela ambientale della città"* dovrà necessariamente basarsi su provvedimenti ulteriormente disincentivanti l'accesso al centro storico dei veicoli motorizzati privati, in conformità con l'art. 7 del C.d.S. e della collegata Circolare Ministeriale – Ministero dei Lavori Pubblici 21 luglio 1997 n. 3816 "Direttive per l'individuazione dei comuni che possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, al pagamento di una somma, nonché per la modalità di riscossione della tariffa e per le categorie dei veicoli a motore esentati". Ciò in relazione ai seguenti obiettivi generali e specifici:

- riduzione dei percorsi medi di accessibilità effettuati con veicoli privati a motore e, conseguentemente, riduzione delle emissioni in atmosfera;
- miglioramento della qualità ambientale anche in senso culturale – paesaggistico;
- definizione di nuove regole di accesso alla ZTL, finalizzate a contenere i transiti
- dei veicoli a motore e a differenziarne la transitabilità, anche in relazione al valore monumentale e storico.

Ne deriverà:

- la prosecuzione del trasferimento, graduale ma irreversibile, dell'offerta di parcheggio verso i margini del Centro Storico conseguentemente il miglioramento della segnaletica per l'accesso delle auto ai parcheggi sopra richiamati e, per una loro maggior fruizione, l'introduzione di apposita cartellonistica con le indicazioni e la tempistica per l'ideale percorso pedonale per trasferisti nel centro storico cittadino e nei siti monumentali;
- la "ripulitura" delle strade dalla sosta ai margini della carreggiata, secondo un principio già enunciato dal PGU vigente che troverà conferma nel nuovo aggiornamento;
- una ulteriore differenziazione tariffaria tesa a disincentivare l'uso dei parcheggi di profondità;
- un riordino delle aree di sosta nella ZTL finalizzato all'innalzamento della qualità urbana e della sicurezza per pedoni e ciclisti;
- un riordino delle zone (in ZTL e ZPRU) in cui è consentita la sosta dei residenti (settori) finalizzato al soddisfacimento, per quanto possibile, della domanda;
- individuazione di nuove porzioni di centro storico su cui istituire nuove ZTL e migliorarne l'efficienza e l'efficacia degli accessi;
- la definizione di un programma sperimentale di provvedimenti di accesso alla ZTL;

- successivamente all'aggiornamento del PGTU, strumento di breve periodo per il miglioramento delle condizioni della circolazione, si procederà inoltre alla redazione di alcuni strumenti della pianificazione della mobilità di più lunga visione (PUMS).

Con riferimento alla richiesta di integrazioni inoltrata dal Settore Ambiente e Territorio della Provincia con nota del 4 agosto 2015, PG 2015/0067027, il Comune di Ravenna ha trasmesso una nota di controdeduzione, allegata al P.G. n.2015/0090377, che si riporta di seguito:

In data 07 agosto 2015 l'Amministrazione Comunale (Area Infrastrutture Civili) riceve richiesta di riscontro da parte della Provincia di Ravenna, Autorità Competente nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategico del PGTU, per i seguenti punti:

1. Comunicazione agli Enti competenti in materia ambientale dell'avvenuta adozione del PGTU e richiesta di conferma dei pareri già resi in sede di Conferenza di Servizi.

Il Comune di Ravenna ha inviato comunicazione agli Enti, Uffici e Servizi, già coinvolti nella Conferenza dei Servizi, dell'avvenuta adozione del PGTU in data 4 agosto 2015 non ricevendo nessuna ulteriore osservazione.

2. Conformità alla LR 15/2013 in tema di verifica ai vincoli e prescrizioni.

Il Rapporto di Valutazione viene implementato con la dichiarazione e la verifica di conformità (cfr. paragrafo 3.2 del Rapporto di Valutazione).

3. Riscontro tra la pianificazione sovraordinata e il PGTU. Riepilogo differenze tra PGTU e gli altri strumenti di pianificazione territoriale.

Liberamente tratto dal Rapporto di Valutazione ...

Il PGTU come piano di settore affronta tematiche specifiche definite e circoscritte spazialmente e temporalmente; a seguito della descrizione del quadro complessivo dei riferimenti programmatici ed ambientali, dell'analisi di contesto e della valutazione degli effetti ambientali complessivi derivanti dall'attuazione del PGTU vigente, diventa quindi importante derivare gli aspetti di maggiore rilevanza da assumere come quadro di riferimento per l'aggiornamento del Piano stesso.

***Il PGTU 2014 è inteso come un momento di aggiornamento e osservazione e non una rivisitazione e riscrittura dei principi**, gran parte del PGTU vigente conserverà la propria validità. Principalmente il PGTU 2014 si caratterizza per una differente visione ed una più incisiva azione sul modo di accedere al centro urbano; il tentativo è anche quello di creare i presupposti per redigere un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile con diverso e più significativo campo di azione.*

Per il PGTU 2014 (anche citando le norme) valgono le seguenti considerazioni: costituisce strumento tecnico-amministrativo di breve periodo.

Lavora su un arco temporale biennale e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

Deve essere inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo – mediante interventi di modesto onere economico – le criticità della circolazione.

L'ambito principale di competenza del PUT afferisce principalmente all'organizzazione della mobilità e alla disciplina di circolazione e d'uso degli spazi pubblici stradali.

La limitazione a interventi di modesto onere economico esclude il PGTU dal campo delle modificazioni fisiche territoriali aventi rilievo urbanistico.

Il PGTU non tratta del tema del completamento delle grandi infrastrutture viarie(“anche complici le difficoltà economiche, non è più una priorità e non rappresenta la soluzione primaria per la mobilità urbana”).

A fronte di quanto riportato si ritiene implicitamente evasa la risposta rispetto alle differenze tra il PGTU e gli altri strumenti di Pianificazione territoriale (non ne esistono), essendo l'oggetto e la materia trattati davvero di carattere specifico, puntuale e gestionale-regolamentativi.

Rispetto al riscontro con la Pianificazione Sovraordinata introdotta nel Rapporto di Valutazione al paragrafo 2.2, si ritiene che quanto riportato nel paragrafo 3.2 sia esplicativo ed esaustivo della richiesta pervenuta e coerente con i principi di semplificazione e non duplicazione delle informazioni e dei processi di cui alla normativa in tema di VAS.

Liberamente tratto dal Rapporto di Valutazione ...

Considerata sin dall'inizio del percorso, l'analisi di coerenza ha agevolato il consolidamento, all'interno del PGTU 2014, degli obiettivi di sostenibilità generali e specifici e verificato l'attinenza con gli obiettivi individuati dagli strumenti di Pianificazione e Programmazione propri del contesto in cui opera il PGTU stesso.

Questo passaggio fondamentale è in particolare rendicontato nelle Linee Guida da cui discende il PGTU 2014, che stabilisce gli obiettivi di sostenibilità discendendo dagli strumenti che condividono lo stesso ambito di influenza e/o da quelli di diverso livello di governo.

L'analisi di tutti i documenti di Piano ha permesso di rielaborare sinteticamente e in maniera critica le questioni trattate nel PGTU 2014. Sono stati individuati a livello più generale i temi, a livello intermedio le strategie e nel dettaglio le azioni. Al fine di condividere la terminologia adottata vengono di seguito definite le categorie utilizzate:

- **temi:** macro-aree di interesse trattate nel Piano: 1-Viabilità, Infrastrutture e Zone Sensibili, 2-Mobilità Ciclabile e Pedonale, 3-Sosta e accesso al Centro Storico, 4- Mobility Management, 5- Trasporto Pubblico e Collettivo
- **strategie:** approccio adottato dal Piano per il raggiungimento degli obiettivi
- **azioni:** opere previste dal Piano al fine di mettere a punto le strategie delineati dal Piano.

Sulla base di questa suddivisione in categorie sono state valutate le singole azioni in relazione agli obiettivi di sostenibilità individuati nelle "Linee guida per la redazione dell'aggiornamento del PGTU". Gli obiettivi che sono stati riconosciuti come tali sono sei:

OBIETTIVO 1	01	Ridurre il numero di spostamenti effettuati con veicoli motorizzati privati
OBIETTIVO 2	02	Riordinare il sistema di accessibilità al centro storico
OBIETTIVO 3	03	Migliorare la qualità urbana
OBIETTIVO 4	04	Migliorare la sicurezza stradale
OBIETTIVO 5	05	Salvaguardare la salute dei cittadini
OBIETTIVO 6	06	Migliorare la qualità ambientale anche in senso culturale-paesaggistico.

La relazione tra azione e obiettivi di sostenibilità è stata valutata tramite un sistema quali-quantitativo che evidenzia l'assenza o la forza della relazione tra i due elementi.

Questa relazione è stata tradotta in prima battuta con un punteggio che va da zero a tre per indicare rispettivamente: l'assenza di legame tra azione e obiettivo di sostenibilità (assenza del punto "•") o al contrario una connessione molto stretta tra azione e ("•••"). Per tradurre quantitativamente la coerenza tra la strategia e l'obiettivo di sostenibilità, si è proceduto nel seguente modo:

- assegnazione di un punteggio da zero a tre ad ogni azione;
 - somma dei valori di ogni azione appartenente allo stesso tema;
 - si è diviso il risultato ottenuto per il numero totale delle azioni elencate nel tema preso in esame;
 - si è normalizzato il risultato dividendolo per tre;
 - si è ricavata la percentuale che misura la coerenza del tema con gli obiettivi di sostenibilità.
-
-

Gli esiti dell'analisi di coerenza divisi per tema sono riportati a seguire, in particolare per ogni tema vengono inizialmente enunciati quelli che abbiamo chiamato **obiettivi target**, ovvero quegli obiettivi che la definizione e natura stessa del tema deve prioritariamente bersagliare.

Dall'analisi di coerenza si sono escluse due strategie:

- Verificare le prestazioni delle reti di trasporto;
- Incentivare la mobilità elettrica.

Si è scelto di non includere queste due strategie in quanto la prima è un'attività strumentale che non ha effetti misurabili sul territorio, mentre la seconda si è esclusa in quanto conferma una strategia già adottata da altri Piani e progetti, di cui il PGTU 2014 ne condivide gli obiettivi.

Tema 1 - Strumenti di Pianificazione e di Governo della Mobilità

OBIETTIVO	COERENZA
O1	91%
O2	75%
O3	100%
O4	58%
O5	75%
O6	58%
MEDIA	76%

Il primo tema individuato nel piano riguarda gli strumenti di pianificazione e di governo della mobilità. La politica dell'Amministrazione di Ravenna mira infatti ad adottare strumenti di pianificazione e governo della mobilità in un'ottica di sostenibilità.

Per questo gli **obiettivi target** riguardano la riduzione del numero di spostamenti effettuati con veicoli motorizzati privati, il miglioramento della qualità urbana e la salvaguardia della salute dei cittadini. Per questi obiettivi di sostenibilità la coerenza è molto alta, ma anche le **relazioni** che intercorrono tra le azioni e gli altri obiettivi di sostenibilità sono **molto forti, con una media del 76%**.

Le azioni che non hanno nessun legame con gli obiettivi di sostenibilità sono in netta minoranza e negli altri casi l'intensità della relazione non è mai minore di uno. Questa alta percentuale di indice di una forte trasversalità del tema trattato.

Il Piano, in sintesi, individua negli strumenti di pianificazione e di governo della mobilità una tematica attraverso cui da una parte trasferire quella quota degli spostamenti che attualmente vengono effettuati con mezzi privati verso modalità più sostenibili (S1.1), e dall'altra parte di pianificare le strategie e le azioni per la mobilità sostenibile rispondendo a esigenze di sicurezza e accessibilità (S1.2).

Le azioni indicate nel Piano per conseguire un cambiamento delle abitudini di spostamento verso una dimensione più sostenibile riguardano la definizione di misure e azioni mirate sia all'interno dello stesso PGTU, ma anche in fase di stesura dei Piani Particolareggiati che attueranno il presente Piano e saranno attivi anche in ambito del PUMS.

Per pianificare le strategie e le azioni per la mobilità sostenibile il Piano sostiene la necessità di avviare il processo per la stesura del PUMS, di proseguire le azioni previste dagli accordi sulla qualità dell'aria indicati dalla Regione Emilia Romagna e infine di revisionare la Traccia Metodologica per la stesura dei Piani Particolareggiati nei loro contenuti di sicurezza stradale e superamento di barriere architettoniche.

Le azioni nel complesso contribuiscono omogeneamente e in maniera in medio-alta al raggiungimento diretto di tutti gli obiettivi di sostenibilità (tabella inserita nella nota).

4. Riscontro rispetto agli artt. 14 e 15 del PAIR

Il Comune di Ravenna ha autonomamente provveduto ad uniformarsi alle Direttive degli articoli di cui sopra attraverso l'ordinanza n. 1398 del 30/09/2015 avente oggetto la regolamentazione temporanea della circolazione per il contenimento e la riduzione dell'inquinamento atmosferico, dal 01 ottobre 2015 al 31 marzo 2016 (breve periodo: PGTU, medio periodo previsioni PAIR ZTL: centro storico e piano triennale lavori pubblici).

5. Eventuali modifiche o integrazioni rispetto alle infrastrutture per la mobilità previste dal POC

Così come specificato all'interno dei lavori della Conferenza di Servizi, il PGTU non propone modifiche e/o integrazioni al sistema infrastrutturale considerato nel/dal POC, anzi è il POC stesso che nella sua fase di formazione ha accolto le osservazioni pervenute dal Servizio Pianificazione e Mobilità in tema di rete ciclabile, garantendone quindi anticipatamente la coerenza con il PGTU stesso e i suoi Piani Particolareggiati.

6. Conformità con la pianificazione di protezione civile

All'interno del PGTU troviamo un unico elemento considerato anche dalla Pianificazione di Protezione Civile: il PARCHEGGIO CINEMA CITY (SECONDO BINI), che il PGTU conferma come "Punto di Raccolta" in modo coerente e immutato rispetto alla Piano di Protezione Civile stesso.

a. SULLA CONFORMITA' ALLA PIANIFICAZIONE.

Il Rapporto di VAS/Valsat, così come integrato con specifico paragrafo "Verifica di conformità ai vincoli di cui alla LR 15/2013 e trasmesso in allegato alla nota P.G. n.2015/0090377, riporta: *La verifica analitica di conformità ai vincoli sopra riportati rispetto alle previsioni del PGTU, data la natura "gestionale" del Piano, non è stata compiuta attraverso un tradizionale un overlay cartografico (non è possibile), ma è stata condotta qualitativamente confrontando la normativa del vincolo e "gli oggetti", le "prescrizioni" del PGTU. Lo scrivente, in qualità di estensore della Valutazione Ambientale Strategica del nuovo PGTU certifica la conformità ai vincoli e prescrizioni di cui sopra (pag. 88 del documento).*

Si dà atto che il PGTU non propone modifiche alla pianificazione comunale e non prevede nuove infrastrutture, pertanto non è stata richiesta l' espressione di parere ai sensi dell' art. 5 della L.R. 19/2008;

b. SULLA VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E TERRITORIALE

Arpae - Struttura Autorizzazioni e concessioni di Ravenna, con nota Ns PG 2016/3277 del 02.02.2016 ha trasmesso il seguente referto istruttorio:

"VISTA la nota del Servizio Territorio della Provincia di Ravenna del 19.01.2016, PG 1474, con la quale sono stati trasmessi all' ARPAE - SAC di Ravenna gli elaborati del Piano Generale del Traffico Urbano - Aggiornamento 2014 del Comune di Ravenna al fine di richiederne l' esame istruttorio;

VISTA la documentazione ricevuta che comprende, oltre agli elaborati di Piano e al Rapporto di Valutazione ambientale, i verbali della Conferenza dei servizi, i pareri dei soggetti ambientalmente competenti, le 15 osservazioni ricevute e relativa proposta di controdeduzione tecnica, il documento con il quale è stato dato riscontro alle considerazioni e richieste di integrazioni avanzate dalla Provincia di Ravenna;

CONSTATATO E CONSIDERATO

CHE il Comune di Ravenna ha svolto una Conferenza dei servizi, tenutasi il 26 settembre 2014 e 31 ottobre 2014, nella quale sono stati consultati i soggetti competenti in materia ambientale. Come dichiarato con nota del 20.11.2015 il Comune di Ravenna ha comunicato agli stessi dell' avvenuta adozione e della pubblicazione dello stesso PGTU.

CHE l'ARPA – Servizio territoriale - distretto di Ravenna, relativamente allo strumento urbanistico in oggetto con nota PGRA 2014/7602 del 24.09.2014 ha inoltrato il seguente contributo:

Arpa Sezione di Ravenna, valutata la documentazione tecnica relativa al Piano Generale del Traffico Urbano (a disposizione in forma digitale nel link fornito dall'Amministrazione Comunale), esprime le seguenti osservazioni/considerazioni.

· Secondo quanto dichiarato, il PGTU del comune di Ravenna persegue l'obiettivo di soddisfare i "fabbisogni di mobilità della popolazione assicurando al contempo l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, ecc.."

Si rileva che, relativamente all'obiettivo di riduzione dell'inquinamento acustico, attualmente la Zonizzazione Acustica del Comune (ZAC) di Ravenna è stata solo adottata, mentre non risultano fissati i termini del percorso dell'approvazione, la conseguente mappatura acustica e la realizzazione del piano di mitigazione delle criticità evidenziate e confermate dalle misure. Infatti il Piano di Classificazione Acustica, definendo i livelli ammessi in relazione alla tipologia di area, costituisce strumento di riferimento a cui deve far seguito la mappatura acustica (misurazioni del livello di rumore presente), la verifica e la valutazione delle criticità connesse all'inquinamento acustico del territorio e all'esposizione della popolazione, e infine la predisposizione di piani di risanamento coordinati per il contenimento del rumore ambientale (L.15/01).

Il PGTU deve quindi:

- essere coerente con la ZAC e con quanto previsto da D.Lgs.194/05, in termini di mappatura acustica strategica e piani di azione;
- recepire i contenuti dei piani di azione e coordinarsi con gli obiettivi espressi in tali piani;
- valutare gli effetti delle scelte operate e delle relative ricadute in termini di traffico ed inquinamento acustico (almeno per le strade principali e per quelle che presentano criticità da un punto di vista acustico) negli scenari previsti nell'ambito del PGTU.

· Inoltre, nell'ottica di perseguire gli obiettivi di risparmio energetico e sicurezza stradale, il Piano dovrà essere coerente con gli obiettivi definiti dal Piano di Illuminazione Comunale.

Al riguardo si evidenzia che successivamente al parere di ARPA - Servizio territoriale, il Comune di Ravenna, con delibera del Consiglio Comunale n. 54/78142 del 28.05.2015, ha approvato la "Classificazione acustica e disciplina delle attività rumorose del comune di Ravenna". Pertanto l'Amministrazione Comunale in sede di approvazione dovrà corrispondere ai rilievi espressi nel suddetto parere di ARPA, ed in particolare dovrà verificare la coerenza del PGTU con la "Classificazione acustica e disciplina delle attività rumorose del comune di Ravenna", accertandone la conformità; si chiede inoltre di dettare disposizioni affinché i successivi strumenti attuativi del PGTU siano conformi alla Classificazione acustica e successivi Piani di Azione.

CHE il Settore Lavori Pubblici della Provincia, con nota del 14.01.2016 P.G. 1044/2016, ha formulato il seguente parere:

In riferimento alla richiesta di parere di cui al PG n° 92790 del 01/12/2015, inerente il Piano Generale del Traffico Urbano - Comune di Ravenna, lo scrivente Settore LL.PP. esprime parere favorevole, per quanto di competenza.

Con riferimento alla viabilità provinciale si ribadiscono le osservazioni già espresse nella prima fase di valutazione trasmesse con PG. 77116 del 25/09/2014 oltre a quanto precisato con successiva comunicazione via e-mail del 22/10/2014 del (a suo tempo) Dirigente Settore LL.PP. - Ing. Valentino Natali.

Preme sottolineare un aspetto di dettaglio relativo al Titolo VIII delle Norme - "Disciplina per le altre occupazioni della sede stradale" al paragrafo 27.2 "PREINSEGNE E SEGNALETICA STRADALE PERMANENTE DI DIREZIONE TURISTICA E DI TERRITORIO", che presenta incongruenze con quanto previsto dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento in quanto l'articolo 47, comma 2 del Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del nuovo Codice della Strada definisce la preinsegna un mezzo pubblicitario; si ritiene, pertanto, che la preinsegna debba essere inserita nel paragrafo

27.1 "INSTALLAZIONI PUBBLICITARIE" delle predette norme di Piano e non inserita in un paragrafo inerente la segnaletica stradale.

Di seguito si riportano le osservazioni citate nel parere sopra riportato:

Nota del 25.09.2014 PG 77116.

In riferimento alla Conferenza dei Servizi, convocata in data 26/09/2014, per l'illustrazione dell'aggiornamento 2014 del Piano Generale del traffico Urbano - Comune di Ravenna, data la complessità dello strumento in esame rapportato con i ridotti tempi a disposizione per la sua piena valutazione, lo scrivente Settore LL.PP. si riserva di far pervenire nelle successive fasi procedurali previste dalla normativa per l'approvazione dello strumento in esame, le proprie puntuali e approfondite osservazioni.

Ad ogni buon fine, in uno spirito di fattiva collaborazione tra enti, preme fin da ora far osservare i seguenti aspetti che rivestono carattere generale e che interessano la viabilità di competenza provinciale:

1. la classificazione funzionale delle strade, quando trattasi di strade provinciali, non può prescindere da quanto recentemente disposto con Delibera di Consiglio Provinciale n. 14 del 25/03/2014 avente per oggetto "Modificazioni alla classificazione delle strade provinciali" (trasmessa a tutti i Comuni della provincia di Ravenna con nota p.g. n. 56975 del 25/06/2014 e reperibile all'indirizzo <http://www.provincia.ra.it/Argomenti/Viabilita/Elenco-strade-provinciali>). In particolare per i tratti di strade provinciali correnti all'interno dei centri abitati la suddetta delibera prevede testualmente:

- di classificare come "E - Strade Urbane di Quartiere" ai sensi dell'articolo 2, commi 2 e 3, del D.Lgs 30 aprile 1992 n. 285 "Nuovo codice della strada" i tratti di strade provinciali interni ai centri abitati di popolazione non superiore a diecimila abitanti, delimitati ai sensi dell'articolo 4 del D.Lgs 30 aprile 1992 n. 285, che fanno parte di strade provinciali complessivamente classificate come "C - Strade extraurbane secondarie" ai sensi dell'articolo 2, comma 2, del D.Lgs 30 aprile 1992 n. 285;

- di classificare come "F - Strade locali urbane" ai sensi dell'articolo 2, commi 2 e 3, del D.Lgs 30

aprile 1992 n. 285 "Nuovo codice della strada" i tratti di strade provinciali interni ai centri abitati di popolazione non superiore a diecimila abitanti, delimitati ai sensi dell'articolo 4 del D.Lgs 30 aprile 1992 n. 285 "Nuovo codice della strada", che fanno parte di strade provinciali complessivamente classificate come "F - Strade locali" ai sensi dell'articolo 2, comma 2 del D.Lgs 30 aprile 1992 n. 285 "Nuovo codice della strada";

2. In via generale, con riferimento al Regolamento Viario, è bene precisare che le norme ivi riportate, quando si riferiscono a strade di competenza provinciale, sia extraurbane che correnti entro i centri urbani, devono fare salvo quanto disposto (anche se diversamente) con regolamenti o determinazioni della Provincia stessa nella sua qualità di Ente Proprietario della Strada in tutte le fattispecie in cui ciò sia previsto dal Codice della Strada e dalle norme ad esso collegate; ci si riferisce in particolare agli aspetti di cui ai seguenti articoli:

- Art. 5 Definizione e funzioni dei tipi principali di strada
- Comma 9.2 Piazzole e golfi di fermata per gli autoveicoli del trasporto collettivo
- Art. 27 Norme relative alle occupazioni stradali
- Comma 1.1.15 Installazioni pubblicitarie
- Comma 1.1.16 Preinsegne e segnaletica stradale di direzione turistica e di territorio
- Comma 1.1.22 Distributori di carburante
- Comma 1.1.23 Criteri generali da seguire per l'installazione di nuovi impianti
- Comma 1.1.26 Accessi e passi carrabili

Devono essere, inoltre, fatte salve le determinazioni degli Enti proprietari delle strade in tutti gli ambiti in cui il Codice della Strada (e le norme ad esso collegate) pone in capo.

Si resta a disposizione per meglio approfondire tali aspetti anche mediante successivi incontri congiunti.

Comunicazione via e-mail del 22/10/2014.

Le direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico (art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 Nuovo codice della strada) emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici al paragrafo 3.1 - Interventi sull'offerta di trasporto - classificano le strade in quattro tipi fondamentali di strade urbane ed in particolare descrivono le strade locali come "strade a servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade pedonali e le strade parcheggio; su di esse non è comunque ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo".

Al medesimo punto 3.1 delle direttive è riportato anche il seguente testo:

"La classifica funzionale delle strade nell'ambito del PUT, attraverso gli anzidetti quattro tipi fondamentali di strade urbane, va adottata anche nelle more dell'emanazione da parte del Ministro dei lavori pubblici delle norme per la classificazione delle strade esistenti, di cui all'articolo 13, comma 4, del nuovo Cds. Detta classifica viene redatta tenuto conto -da un lato- delle caratteristiche strutturali fissate dall'articolo 2 del nuovo Cds e delle caratteristiche geometriche esistenti per ciascuna strada in esame, nonché delle caratteristiche funzionali dianzi precisate, e -dall'altro lato- del fatto che le anzidette caratteristiche strutturali previste dal nuovo Cds sono da considerarsi come "obiettivo da raggiungere" per le strade esistenti, laddove siano presenti vincoli fisici immediatamente non eliminabili (cfr. pgf. 1.2 dell'allegato, dove sono anche indicati altri tre tipi di strade, con caratteristiche intermedie rispetto a quelle del nuovo Cds, per meglio adattarsi alle situazioni esistenti)."

La classificazione delle strade fatta dalla Provincia si è dovuta attenere in maniera più stringente all'articolo 2 del Codice della Strada nel quale sono presenti (a livello urbano) oltre alle strade "E" anche le strade "F" e "Fbis" (queste ultime inserite nel 2003):

E - Strada urbana di quartiere: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.

F - Strada locale: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade.

F-bis - Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.

La descrizione delle strade tipo F presente nelle direttive ministeriali per la redazione dei Piani del Traffico, spingendo molto sulle categorie di traffico debole, si avvicina molto a quella delle strade tipo F-bis previste dal CdS mentre la classificazione delle strade F prevista dallo stesso CdS rimane più vaga (e ciò appare utile soprattutto dopo la mancata uscita delle norme per la classificazione delle strade esistenti prevista nel CdS). La descrizione del paragrafo 3.1 delle Direttive sembra riferirsi a condizioni ideali non sempre riscontrabili nella realtà, soprattutto nei micro centri abitati collocati in area agricola come quelli attraversati dalle nostre SS.PP. di tipo F.

La recente deliberazione provinciale che ha confermato la natura di strada locale per le provinciali F interne ai centri abitati, oltre ad evitare contraddizioni / modifiche rispetto agli orientamenti pluriennali riportati sulle concessioni rilasciate, penso abbia colto (almeno in modo sostanziale) l'effettiva natura di tali tratti stradali sia dal punto di vista geometrico che funzionale.

Tuttavia, considerando quanto suggerito nel paragrafo 1.2 dell'allegato alle Direttive redatto proprio per meglio cogliere le condizioni reali della rete stradale, si potrebbe risolvere l'impasse definendo le strade in esame come "strade locali interzonali". Penso che tale definizione (E-F), prevista dal Comune nel proprio documento sul Traffico, possa coesistere con la classificazione ufficiale dell'Ente Proprietario della Strada (F), per la quale non sono previste classificazioni intermedie.

Per comodità si riporta il contenuto del paragrafo 1.2. dell'allegato alle direttive ministeriali per la redazione dei P.U.T.

ALLEGATO ALLE DIRETTIVE MINISTERIALI

1.2 - CLASSIFICA DELLE STRADE E REGOLAMENTO VIARIO

L'articolazione della classifica delle strade, per quanto attiene a suoi aspetti funzionali, è già stata esposta nel paragrafo 3.1.1 delle direttive. Oltre a quanto già esposto, in questa sede è importante evidenziare che per i centri abitati di più vaste dimensioni, od anche per quelli di più modeste dimensioni, ai fini dell'applicazione delle presenti direttive ed, in particolare, al fine di adattare la classifica funzionale alle caratteristiche geometriche delle strade esistenti ed alle varie situazioni di traffico, possono prevedersi anche altri tipi di strade con funzione e caratteristiche intermedie rispetto ai tipi precedentemente indicati, quali:

- *strade di scorrimento veloce, intermedie tra le autostrade e le strade di scorrimento;*
- *strade interquartiere, intermedie tra quelle di scorrimento e quelle di quartiere;*
- *strade locali interzonali, intermedie tra quelle di quartiere e quelle locali, quest'ultime anche con funzioni di servizio rispetto alle strade di quartiere.*

Segnalo infine che tra le categorie di traffico ammesse in carreggiata dal D.M. 05/11/2001 (che per le strade esistenti costituisce un obiettivo a cui tendere) sulle strade di tipo "F - locali" sono presenti anche gli autobus (pur con la necessità, per le nuove realizzazioni, di predisporre corsie di adeguata larghezza). Vedansi in proposito le tabelle 3.2.d e 3.3.b

CHE il Piano in oggetto è stato adottato dal Consiglio Comunale con deliberazione n.57/86919 dell' 11.06.2015;

CHE il comunicato dell' avvenuta adozione del PGTU è stato pubblicato sul BUR del 15.07.2015 e sul sito web del Comune di Ravenna;

CHE il Comune di Ravenna ha trasmesso le 15 osservazioni ricevute durante il periodo di deposito, allegando inoltre la relativa proposta di controdeduzione tecnica;

VALUTATO quanto sopra, sulla base delle considerazioni sopra riportate si ritiene di pronunciarsi ai fini di cui all' art. 5 L.R. 20/2000 e D.lgs. 152/06, esprimendo, per quanto di competenza, parere favorevole in merito alla sostenibilità ambientale del Piano in oggetto alle condizioni poste da ARPA e dal Settore Lavori Pubblici della Provincia. A tal fine si chiede all' Amministrazione Comunale di corrispondere in sede di approvazione ai rilievi espressi nel suddetto parere di ARPA, ed in particolare dovrà verificare la coerenza del PGTU con la "Classificazione acustica e disciplina delle attività rumorose del comune di Ravenna", accertandone la conformità; si chiede inoltre di dettare disposizioni affinché i successivi strumenti attuativi del PGTU siano conformi alla Classificazione acustica e successivi Piani di Azione.

Si evidenzia inoltre che una delle finalità del PGTU deve essere quella di contribuire agli obiettivi del PAIR regionale, pertanto si raccomanda che nella fase attuativa venga attuato idoneo monitoraggio, come già previsto dal rapporto di VAS, utilizzando il sistema delle centraline ed eventualmente il mezzo mobile di controllo sulla qualità dell' aria."

CONSIDERATO:

- CHE con nota del 20.11.2015, assunta agli atti della Provincia con P.G. 2015/0090377, il Comune di Ravenna ha trasmesso le 15 osservazioni presentate e relativa proposta di controdeduzione tecnica;
 - CHE ai sensi dell'art. 34 della L.R. 20/2000 la Giunta Provinciale "può formulare riserve relativamente a previsioni di piano che contrastano con i contenuti del PSC o con le prescrizioni di piani sopravvenuti di livello superiore".
 - CHE il PGTU del Comune di Ravenna risulta conforme al PSC e alla pianificazione sovraordinata, così come riscontrato dall' esame degli elaborati presentati e riportato specifico paragrafo del rapporto di VAS/Valsat "Verifica di conformità ai vincoli di cui alla LR 15/2013 e trasmesso in allegato alla nota P.G. n.2015/0090377;
-
-

- CHE la responsabilità rispetto alla conformità alle leggi vigenti, ivi compresa la recente Legge regionale 30 luglio 2013, n.15 "Semplificazione della disciplina edilizia" in ordine alle procedure ed ai contenuti degli strumenti attuativi è di esclusiva competenza comunale;

Tutto ciò PREMESSO, CONSTATATO E CONSIDERATO

PROPONE

Di non formulare riserve al Piano Generale del Traffico Urbano, PGTU, adottato dal Comune di Ravenna con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 57/86919 del 11.06.2015, ai sensi dell'art. 34 della L.R. 20/2000.

Di esprimere, sensi dell'art.5 della L.R.20/2000 e del D.Lgs 152/06, parere positivo in merito alla sostenibilità ambientale VAS/Valsat del Piano Generale del Traffico Urbano, PGTU, alle condizioni riportate nel referto istruttorio trasmesso da ARPAE - SAC Ravenna con ns. PG 2016/3277 del 02.02.2016.

L'ISTRUTTORE DEL SERVIZIO TERRITORIO
(Geom. Valeria Biggio)
